Bericht

# Bericht

des

## Verwaltungsrathes und der Direktion
### der Pfälzischen Eisenbahnen

an die Aktionäre

der Pfälzischen Ludwigsbahn- und der Pfälzischen
Maximiliansbahn-Gesellschaft

über die

## gänzliche Vereinigung
## (Fusion)

**beider Gesellschaften.**

Ludwigshafen a. Rh.
Buchdruckerei von [illegible]

# Bericht

des

# Verwaltungsrathes und der Direktion

## der Pfälzischen Eisenbahnen

an die Aktionäre

der Pfälzischen Ludwigsbahn- und der Pfälzischen Maximiliansbahn-Gesellschaft

über die

# gänzliche Vereinigung (Fusion)

## beider Gesellschaften.

Ludwigshafen a. Rh.,
Buchdruckerei von J. Baur.

Bereits im Jahre 1838 hatte man die Herstellung eines Schienenweges, welcher, die bayerische Pfalz von Süden nach Norden durchschneidend, einen Theil der grossen Bahnlinie zwischen Basel, Strassburg und Mainz bilden sollte, nicht allein als ein Bedürfniss für den internationalen Verkehr, sondern auch als eine dringende Nothwendigkeit für die Pfalz selbst anerkannt.

Alle Versuche, die Erbauung dieses Schienenweges zu Stande zu bringen, waren jedoch der störenden Zeitereignisse wegen erfolglos geblieben, als die kgl. bayerische Staatsregierung im Jahre 1852 mittelst eines Gesetzes die Uebernahme einer Zinsgarantie von 4½ Procent für die Bahnlinie von Neustadt nach Weissenburg feststellte und die Pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft auffordern liess, sich zu erklären, ob sie geneigt sei, den Bau und Betrieb dieser Bahn unter dieser Zinsen-Gewährschaft zu übernehmen.

Die Organe der Ludwigsbahn-Gesellschaft haben damals in Erwägung gezogen, dass es für die Gesellschaft allerdings vom höchsten Interesse sei, bei der natürlichen Verbindung der Bahnlinie von Neustadt nach Weissenburg mit der Pfälzischen Ludwigsbahn, den Bau und Betrieb der Ersteren in der Hand zu behalten, dass jedoch die vollständige Einver-

leibung dieser Bahn zur Zeit unthunlich erscheine, weil der Neustadt-Weissenburger Bahn eine höhere Zinsgarantie und eine verschiedene Garantiezeit zugesichert sei und die Unmöglichkeit, neue Aktien im Betrage von 4 Millionen zu 4 Procent zu emittiren, bei dem Stande der Aktien und den herrschenden Handels- und Creditverhältnissen zu Tage liege.

Der Verwaltungsrath erklärte sich daher bereit, den Versuch zur Bildung einer eigenen Aktien-Gesellschaft für die Ausführung der Neustadt-Weissenburger Bahnstrecke mittelst Aktienzeichnung unter der Garantie von $4^1/_2$ Procent Zinsen machen zu wollen und als in Folge der weiteren Verhandlungen und der Zustimmung der kgl. Staats-Regierung die Bildung einer solchen Gesellschaft mit dem erforderlichen Kapitale zu Stande gekommen war, wurde dieser neuen Gesellschaft unter der Firma: **„Pfälzische Maximiliansbahn“** die Bestätigungs-Akte unterm 3. November 1852 ertheilt und verfügt:

> „dass die zum Bau der Neustadt-Weissenburger „Eisenbahn gebildete Aktien-Gesellschaft mit der Ge-„sellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn in der Art zu „vereinigen sei, dass für beide Gesellschaften, — bei „getrennter Rechnungsführung für jede dieser „Bahnen, — zur Erzielung einer einheitlichen Admini-„stration und Verminderung der Verwaltungsausgaben „ein gemeinschaftlicher Verwaltungsrath und „eine gemeinschaftliche Direktion bestellt werde.“

Diese im Principe so zweckmässige Bestimmung, welche die nachtheiligen Folgen einer doppelten Bahnverwaltung für die nach der natürlichen Lage und den Forderungen des Verkehres nothwendig zusammen gehörenden Pfälzischen Bahnen paralysiren sollte, konnte bisher bei der Bau-Ausführung ohne alle Schwierigkeit vollzogen werden; ihrer Anwendung und Durchführung beim Betriebe stellen sich jedoch gewichtige Bedenken entgegen.

Je mehr wir uns nemlich mit der Frage beschäftigten, nach welchen festen Grundsätzen die beiden Bahnen zu admini-

striren, in welcher Weise Einnahmen und Ausgaben auszuscheiden seien, wie der Betrieb eingerichtet werden müsse u. s. f., — desto mehr stellte sich in uns die Ueberzeugung fest, dass eine Collision der Interessen über kurz oder lang unvermeidlich eintreten und die einheitliche Leitung beider Gesellschaften in Frage stellen müsse.

Um dieser ungünstigen Eventualität rechtzeitig begegnen zu können, hielten wir uns verpflichtet, die in neuerer Zeit vielfach ausgesprochene Ansicht, dass eine Verschmelzung der Maximiliansbahn mit der Ludwigsbahn im Interesse beider Unternehmungen liege, einer reiflichen Prüfung zu unterstellen. Wir liessen die Materialien, welche zur Beurtheilung dieser wichtigen Frage dienen können, sammeln und gelangten in Folge der hierauf gegründeten Berathungen zu der Ueberzeugung, —

> „dass die Fusion, d. i. die gänzliche Vereinigung
> „der Maximiliansbahn mit der Ludwigsbahn nicht nur
> „durch das Interesse aller Betheiligten geboten sei,
> „sondern sogar in mancher Hinsicht als eine Nothwen-
> „digkeit betrachtet werden müsse.“

## Die Motive,

welche uns zu dieser Ueberzeugung hingeleitet haben, erlauben wir uns in Nachstehendem darzulegen.

Bereits in der Einleitung zu gegenwärtigem Berichte haben wir angeführt, dass man es allseitig für zweckmässiger erachtet, wenn die pfälzische Ludwigsbahn-Gesellschaft gleich Anfangs die Maximiliansbahn als einen integrirenden Bestandtheil übernommen hätte und dass man lediglich aus Rücksicht auf die damaligen Geld- und Credit-Verhältnisse davon abgestanden ist, indem die Möglichkeit, zu den Bedingungen der für die Ludwigsbahn gegebenen Garantie von nur 4 % das erforderliche Bau-Kapital zu beschaffen, in jener Zeit nicht vorlag.

Man suchte desshalb dieses Kapital mittelst Bildung einer eigenen Aktien-Gesellschaft und der Gewährschaft von 4½ %

aufzubringen und begnügte sich mit der concessionsmässigen Bestimmung, dass ein gemeinschaftlicher Verwaltungsrath und eine gemeinschaftliche Direktion für beide Bahnen bestellt werden müsse.

So lange indess zwei Aktien-Gesellschaften mit getrenntem Kapital, mit verschiedener Zinsgewähr und verschiedener Concessionsdauer bestehen, enthebt uns obige Bestimmung einer einheitlichen Leitung keineswegs von der Verpflichtung einer im ganzen Detail der Einnahme und Ausgabe **strenge getrennten** Rechnungs- und Kassa-Führung.

Die genaue Erfüllung dieser Verpflichtung bedingt aber schon an und für sich eine ungemeine Erschwerung des Geschäftsganges. Erwägt man nun noch, dass die Pfälzische Ludwigsbahn durch ihre enge Verbindung mit der k. preussischen Saarbrücker Eisenbahn, der hessischen Ludwigsbahn, der Taunusbahn, der französischen Ostbahn und in neuester Zeit auch mit der Main-Neckar-Bahn bereits ein sehr complicirtes Abrechnungswesen besitzt, so wird man zugeben müssen, dass durch den Hinzutritt einer weiteren Bahn, welche mit den obgenannten Bahnen in das engste, direkteste Verkehrs-Verhältniss zu stellen ist, die Schwierigkeit in der Geschäftsführung in einem Maasse gesteigert wird, dass selbst bei der grössten Sorgfalt und Achtsamkeit, momentane Störungen und Verwickelungen nicht ganz ferne zu halten sein werden.

Gleichwohl geben wir zu, dass dieser Rücksicht bei Entscheidung der vorliegenden Frage nur eine untergeordnete Bedeutung beigelegt werden darf und dass alle Schwierigkeiten der Geschäftsführung durch eine wohlbemessene Organisation und eine entsprechende Vermehrung des Personals überwunden werden können.

Ein grösserer Uebelstand ergibt sich jedoch aus nachfolgender Betrachtung.

Die Gesellschaft der französischen Ostbahn (Compagnie des chemins de fer de l'Est) besteht aus drei Bahnlinien, nämlich:

von **Paris** nach **Strassburg**,
von **Paris** nach **Forbach**, und
von **Basel** nach **Strassburg** und **Weissenburg**.

Bisher war es im Interesse dieser mächtigen Gesellschaft gelegen, den internationalen Verkehr zwischen Paris und Frankfurt, d. i. zwischen Paris und Mitteldeutschland, welcher naturgemäss der kürzeren Route über Forbach und Ludwigshafen angehört, von diesem Wege abzuleiten, um ihn der Strassburger Linie zuzuwenden, und zwar aus der einfachen Ursache, weil Letztere um 39 Kilometres länger ist, als jene nach Forbach. Die Entfernung beträgt nämlich:

| | |
|---|---|
| von **Paris** nach **Strassburg** . . . . | 501,80 Kilomet. |
| von **Paris** nach **Forbach** . . . . . | 462,70 " |
| Differenz . . | 39,10 Kilomet. |

Daraus erklärt es sich, dass der Betrieb auf der Strassburger Linie vom Beginne an möglichst zweckmässig eingerichtet wurde, während der Betrieb vom Knotenpunkte zu Frouard bis Forbach bis in die neueste Zeit als Nebensache angesehen ist. Alle unsere Vorstellungen, welche wir desshalb bei der französischen Bahnverwaltung eingereicht haben, blieben ohne wesentlichen Erfolg, wogegen diese Verwaltung mit der badischen Bahn in dem ziemlich erfolgreichen Streben sich vereinigte, den Verkehr nach Deutschland von unserer Linie abzuleiten.

Dieses Verhältniss wird sich nach Vollendung der Weissenburger Bahn auf das Wesentlichste ändern, indem es alsdann der französischen Gesellschaft nicht mehr darum zu thun sein kann, den Verkehr mit Deutschland über Strassburg auf die badische Bahn zu lenken; sie wird vielmehr darnach trachten, ihn soviel als möglich der eigenen Linie nach Weissenburg zuzuführen.

Die Länge der französischen Bahn beträgt:

Von **Paris** bis **Wendenheim**, d. i. bis
zu dem Punkte, wo die Weissen-

| | | |
|---|---|---|
| burger Bahn in die Paris-Strassburger Bahn einmündet . . . . . . . . | 492,36 | Kilomet. |
| Von **Wendenheim** bis **Weissenburg** . | 57,00 | " |
| Zusammen . . | 549,36 | Kilomet. |
| Von **Paris** bis **Forbach** . . . . . . | 462,76 | " |
| Differenz . . | 86,60 | Kilomet. |

Wenn nun die Gesellschaft der französischen Ostbahn bei einer Differenz der Länge von nur 39 Kilometres sich veranlasst finden konnte, die Strassburger Linie zum Nachtheil der Forbacher Route mit allen ihr zu Gebot stehenden Mitteln zu begünstigen, so wird sie dies bei dem oben entzifferten, mehr als das Zweifache betragenden Längenunterschied um so sicherer und in noch weit höherem Grade zu thun sich bestimmt finden.

Dabei kommt ferner zu berücksichtigen, dass der Umweg im Vergleiche zu der Forbacher Linie sehr unbedeutend ist, nemlich:

| | | |
|---|---|---|
| **Paris-Wendenheim-Weissenburg-Neustadt** . | 593,86 | Kilom. |
| **Paris-Forbach-Neustadt** . . . . . . . . | 575,76 | " |
| Differenz . . | 18,10 | Kilom. |

oder circa $2^1/_2$ geographische Meilen.

Dieser Umweg wird aber um so weniger in Anschlag gebracht werden, als die Saarbrücker Bahn wegen ihrer ungünstigen Neigungsverhältnisse und ihrer vielen Verzweigungen nach den Kohlengruben, dann die Bahnstrecke durch das Neustadter Thal wegen ihrer scharfen Curven Hindernisse darbieten, welche auf der anderen Linie nicht vorkommen und den kleinen Längen-Unterschied von 18 Kilom. bei weitem ausgleichen. Endlich ist noch in Betracht zu ziehen, dass an der Landesgrenze bei Weissenburg Einrichtungen bezüglich der Zollabfertigung in Aussicht stehen, welche sowohl hinsichtlich des Betriebes, als auch hinsichtlich des Verkehres im Allgemeinen wesentliche Erleichterungen versprechen, indem die Zollbehandlung von Seite Bayerns und Frankreichs in der Station Weissenburg vollzogen werden soll.

Unter solchen Umständen kann mit Gewissheit vorausgesagt werden, dass die französische Ostbahn-Gesellschaft den internationalen Personen- und Güter-Verkehr mit Deutschland auf die Weissenburger Linie zu leiten sich zur Aufgabe stellt und dass es ihrer energischen Verwaltung bei den grossen, ihr zu Gebote stehenden Mitteln ohne Zweifel auch gelingen werde, dieses Ziel zu erreichen.

Mag alsdann beim Nichtzustandekommen der Fusion die gemeinschaftliche Verwaltung der Pfälzischen Bahnen noch so unpartheiisch verfahren, so wird sie unter den geschilderten Verhältnissen den bedauerlichsten Conflicten kaum vorbeugen können und bei so divergirenden Finanz-Interessen ihre Stellung gefährdet sehen, die zuletzt möglicherweise ganz unhaltbar werden dürfte.

Sollte es aber in Folge hievon zu einer Trennung der Verwaltung kommen, so würde dadurch das Uebel für beide Gesellschaften nur noch grösser werden, indem alsdann nicht nur die Vortheile einer einheitlichen Administration verloren gingen, sondern voraussichtlich jene unheilbringenden Spaltungen und Reibereien hervorgerufen würden, welche eine erbitterte Concurrenz zu schaffen im Stande ist.

Das einzige Mittel, diesen Nachtheilen rechtzeitig zu begegnen, scheint uns die **Fusion** darzubieten und wir hoffen in der nachfolgenden Darstellung den Beweis liefern zu können, dass die Vereinigung beider Gesellschaften unter den Modalitäten, wie wir sie vorschlagen werden, keinem Theile ein Opfer auferlegt und die Interessen beider Bahnen nur zu fördern geeignet ist.

Die erste und wichtigste Frage, welche wir in dieser Hinsicht zu untersuchen haben, bezieht sich auf

## Die Rentabilität der Maximiliansbahn.

Die meisten Bedenken und Einwürfe, welche **gegen** die Fusion erhoben worden sind, bestehen in der Besorgniss, dass

die Weissenburger Bahn nicht die Ertragsfähigkeit besitzen möchte, welche eine Gleichstellung ihrer Aktien mit denen der Bexbacher Bahn rechtfertigen könnte.

Wir finden es natürlich, dass die Aktionäre der Pfälzischen Ludwigsbahn, welche über den wahren Stand der Sache noch nicht genugsam aufgeklärt sind, die Frage stellen, ob ihre bereits gesicherte Rente durch die Einverleibung einer anderen Bahn mit einem Baukapital von $4\frac{1}{2}$ Millionen nicht geschmälert werde und wir begreifen, dass dieselben von der Beantwortung dieser Frage ihr Votum abhängig machen werden.

Der Verwaltungsrath, — durchdrungen von der Wichtigkeit dieses Punktes, — hat es sich zur Aufgabe gemacht, durch die genauesten Ermittelungen die Ertragsfähigkeit der Pfälzischen Maximiliansbahn zu erforschen und glaubt, dass die hierunten mitgetheilten Ergebnisse die nöthigen Anhaltspunkte zur Beurtheilung der Frage liefern werden.

Bevor wir indess zur Würdigung der einzelnen Elemente des Verkehres übergehen, müssen wir die allgemeine Bemerkung vorausschicken, dass die Pfälzische Maximiliansbahn sich in der vortheilhaften Lage befindet, bei ihrer Eröffnung sogleich in ein vollendetes Bahnnetz einzutreten; sie hat das Glück, mit ihren beiden Endpunkten an Linien sich anzuschliessen, deren Verkehr bereits in vollster Blüthe steht und wird daher nicht mit jenen zahllosen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, welche die ersten Betriebsjahre einer neuen Bahn zu drücken pflegen und welche auch der Pfälzischen Ludwigsbahn nicht fremd geblieben sind.

Bei der Pfälzischen Maximiliansbahn werden sich demnach Verkehr und Rente gleich Anfangs, — wenn auch nicht in ganzer Stärke, — doch in einem so hohen Maasse einstellen, dass unsere hauptsächlichste Sorge darauf gerichtet sein muss, wie wir die sich ergebenden Transporte zu bewältigen haben werden.

Betrachten wir nun die Hauptelemente des Verkehrs im Einzelnen:

## 1. Personen-Verkehr.

Nach statistischen Erhebungen beträgt die Einwohnerzahl in dem Rayon von einer Meile links und rechts der Bahnlinie die beträchtliche Summe von 27,000 Seelen auf die durchschnittliche Länge von **einer** geographischen Meile.

Wenn man diese Bevölkerung, deren Stand aus officieller Quelle geschöpft ist, mit dem oben gemeldeten Flächenraum vergleicht, so wird man anerkennen müssen, dass sie unter die stärksten gehört, welche existiren, — eine Thatsache, welche übrigens von den bewährtesten Statistikern constatirt und öffentlich ausgesprochen ist. Dieser Landstrich, den die Pfälzische Maximiliansbahn der Länge nach durchzieht, ist es unbestritten, den die Natur gleich dem benachbarten Elsass am reichsten mit ihren Schätzen gesegnet hat und der die grösste Menschenmasse auf einer Quadratmeile ernährt. Man begehe die Bahnlinie und man wird sich in einen herrlichen, fruchtreichen Garten versetzt finden, besät mit unzähligen Ortschaften und kleinen, gewerbreichen Städtchen, welche alle das Gepräge des Wohlstandes an sich tragen.

Zieht man nun in dieser Hinsicht einen Vergleich mit der Pfälzischen Ludwigsbahn, so wird man finden, dass diese Bahn nur mit ihrer in der Rheinebene zwischen Neustadt, Speyer, Ludwigshafen und Worms gelegenen Strecke von 8 Meilen sich einer annähernden Population erfreut; der übrige Theil der Bahn von circa 11 Meilen durchzieht ein wenig erträgliches Gebirgsland, ein schwach bevölkertes Torfgebrüche und ein nicht sehr fruchtbares Ackerland des Westrichs. Nach amtlichen Quellen ist die an der Ludwigsbahn gelegene Bevölkerung kaum halb so gross als jene der Maximiliansbahn und es kann mit Bestimmtheit angenommen werden, dass die **Local**-Personen-Frequenz der Letzteren ohne Frage weit grösser sein wird, als jene der Ludwigsbahn.

Was nun den **internationalen** Personenverkehr betrifft,

so haben wir bereits die Gründe entwickelt, welche uns zu der Ueberzeugung führen, dass die Reisenden zwischen Paris und Frankfurt vorzugsweise den Weg über Weissenburg einschlagen werden. Ohnedies ist der Personen-Verkehr zwischen Mainz, Ludwigshafen, Weissenburg, Strassburg, Colmar, Mühlhausen und Basel **der Weissenburger Linie** ohne Exception gesichert und es liegt sonach ausser allem Zweifel, dass diese Linie sich in Hinsicht auf die Personen-Frequenz in einer günstigeren Lage befindet, als die Ludwigsbahn.

Wenn wir nun, ungeachtet dieser günstigeren Verhältnisse, der approximativen Schätzung von Frequenz und Erträgniss aus dem Personen-Transporte gleichwohl nur das bezügliche Ergebniss der Ludwigsbahn von diesem Jahre nach Verhältniss der Bahnlänge zu Grunde legen, so werden wir den Vorwurf einer übertriebenen und ungerechtfertigten Schätzung nicht zu befürchten haben.

Die Pfälzische Ludwigsbahn wird im Betriebsjahre $18^{54}/_{55}$ aus dem Personen-Transport

ein Erträgniss von . . . 430,000 fl.

erzielen.

Da die Maximiliansbahn $^1/_3$ von der Länge der Ludwigsbahn ausmacht, so entziffert sich hieraus für die Maximiliansbahn bei nur gleicher Frequenz

eine Einnahme von . . 144,000 fl. per Jahr.

## 2. Güterverkehr.

Ueber den **Local**-Güterverkehr lassen sich begreiflicher Weise keine verlässigen Zahlen-Angaben finden. Im Allgemeinen halten wir uns aber berechtigt, alle jene Gründe, welche nach unserer obigen Auseinandersetzung für einen starken Lokal-Personen-Transport sprechen, auch für die Annahme eines starken Local-Güterverkehrs geltend machen zu dürfen. Der Bezug und der Versand von Gütern ist wesentlich durch den Bedarf einer starken Bevölkerung, durch deren Gewerb-Thätigkeit und

durch die Productivität des Bodens, den sie bewohnt, bedingt. Hierin wurzelt unsere Ansicht von einer starken localen Güter-Frequenz der fraglichen Bahnstrecke und wenn wir nun noch in Betracht ziehen, dass die wichtigsten Producte dieser Gegend in Wein, Getreide, Reps und andern derartigen Handelsartikeln bestehen, welche zur Versendung gelangen, wogegen andere Bedürfnisse herbeigeschafft werden müssen, so begegnen wir auch hier der Thatsache, dass die Elemente zu einem bewegten innern Güterverkehr in überwiegendem Maasse vorhanden liegen.

In Hinsicht auf den internationalen Güterverkehr wird das oben erläuterte Interesse der französischen Bahnen von entschiedenstem Einfluss sein. Der Vortheil dieser Bahnen wird den zum internationalen Versand gelangenden Gütern zwischen Paris, Frankfurt und Mitteldeutschland unbezweifelt die Schienenstrasse über Weissenburg anweisen und es wird, — was man auch immer dagegen anführen mag, — nicht in unserer Macht liegen, zu verhüten, dass die französische Verwaltung durch rasche Beförderung, direkte Abfertigung, coulante Zollbehandlung und mässige Taxen dieses Ziel erreiche.

Das wichtigste Element für den Güterverkehr der Weissenburger Bahn liegt indess in den Transporten aus Holland und vom Rheine nach dem Elsass und der Schweiz.

Um sich einen Begriff von der Bedeutsamkeit dieses Verkehres zu machen, darf man nur einen Blick auf die Betriebs-Ergebnisse der badischen Bahn werfen. Nach zuverlässigen Notizen hat diese Bahn im Jahre 1852 über 3 Millionen, im Jahre 1853 nahezu 4 und im Jahre 1854 über 4 Millionen Ctr. Güter befördert, wovon beiläufig Zwei Dritt-Theile nach der Schweiz gingen oder von der Schweiz kamen.

Es steht nun zwar für's Erste nicht zu erwarten, dass es der französischen Verwaltung und uns gelingen werde, diese ganze Gütermasse oder auch nur den grösseren Theil davon auf das linke Ufer zu ziehen. Allein bei dem geringen Längenunterschiede beider Linien von nur einer Meile zu unserem Nachtheile,

sodann bei dem unbestreitbaren Vortheile unserer Linie, dass wir in Basel das Hinderniss eines kostspieligen und zeitraubenden Rhein-Ueberganges nicht besitzen und dass unsere Schienen im Bahnhofe zu Basel einen direkten Anschluss an die Schweizer Bahn haben, resp. in dieselbe einmünden, endlich bei dem Streben der betheiligten Bahnen, durch gleich billige Frachten und gleich günstige Transportbedingungen den Versendern alle möglichen Vortheile zu gewähren, kann es mit Gewissheit angenommen werden, dass uns wohl ein beträchtlicher Theil dieses Verkehrs zufallen und verbleiben werde.

Wir verkennen übrigens nicht, dass in diesem Verhältniss eine Quelle von Kämpfen geborgen liegt, welche die Bahn des linken Rheinufers mit jener des rechten Ufers zu bestehen haben könnte. Von unserer Seite, so wie nicht minder von Seite der französischen Verwaltung besteht jedoch der aufrichtigste Wunsch, mit den badischen Bahnen ein billiges Abkommen, eine Verständigung zu erzielen, welches jedem Theile dasjenige sichert, was ihm nach der Natur der Verhältnisse gebührt und welches keinen Theil nöthigen wird, durch Frachtminderungen etc. etc. einen Kampf auf Leben und Tod zu beginnen.

Die Unterhandlungen, welche wir gemeinschaftlich mit der französischen Verwaltung in diesem Sinne bereits angeknüpft haben, lassen uns bei der von badischer Seite kundgegebenen Bereitwilligkeit ein glückliches Ergebniss dieser friedlichen Bestrebungen erwarten.

Wenn wir nun den gesammten Güterverkehr der Pfälzischen Maximiliansbahn auf nur 2 Millionen Centr. per Jahr schätzen, so ist dies unter den vorgetragenen Verhältnissen gewiss keine gewagte Annahme und es entziffert sich bei einem durchschnittlichen Frachtsatz von 1 Kreuzer per Meile oder von 6 Kreuzer für die ganze Strecke ein Erträgniss von 200,000 fl. per Jahr.

Bei dem entschiedenen Uebergewichte der Weissenburger Linie in der Ertragsfähigkeit ihres Güterverkehrs kann diese Position nicht als zu hoch gegriffen erscheinen, besonders

wenn man noch erwägt, dass die Güter der Weissenburger Linie zum grössten Theil aus Handelsartikeln und Kaufmannsgütern bestehen werden, welche höhere Frachtsätze vertragen und dabei die ganze Bahnlänge durchfahren, während auf der Pfälzischen Ludwigsbahn hauptsächlich nur Rohproducte, als: Steine, Erze, Hölzer u. s. f. zu sehr niedrigen Taxen und auf kürzere Bahnstrecken befördert werden.

## 3. Kohlen-Transport.

Nach unserer festen Ueberzeugung ist der Kohlen-Transport dasjenige Verkehrs-Element der Weissenburger Bahn, dessen Erträglichkeit am wenigsten bezweifelt werden kann.

Wenn man das „Exposé“ durchliest, welches das französische Gouvernement dem Concessions-Dekret vom 25. Februar 1852 über die Concessionirung der Strassburg-Weissenburger Bahn vorangeschickt hat, so wird man dort auf das unverholenste ausgesprochen finden:

> „que l'un des motifs principaux qui ont engagé le „gouvernement à faire établir cette ligne a été l'économie „qu'elle doit procurer à l'industrie alsacienne dans le „prix du combustible.“

Nach officiellen Berichten belief sich schon vor mehreren Jahren der Kohlenverbrauch im Elsass auf 6 Millionen Centner und darüber. Dieser Bedarf, der sich seitdem ohne Zweifel noch gesteigert hat, wird ungefähr zu zwei Drittheilen aus den preussischen und bayerischen Bergwerken des Saargebietes und zu einem Drittheil aus den französischen Gruben bei Rochamp, Epinne, Blanzy und endlich aus den St. Etienner Werken geliefert. Die Saar-Kohlen gingen bisher grösstentheils über Forbach nach Frouard und von da auf dem Kanal bis nach Mühlhausen. Dies ist jedoch ein ganz enormer Umweg und es ist uns zur Genüge bekannt, dass die elsässische Industrie und überhaupt alle Kohlen-Consumenten dieser Gegend mit Ungeduld auf die Eröffnung der Weissenburger Linie warten, weil sie dadurch

beträchtliche Ersparnisse in den Frachten zu gewärtigen und ausserdem die Aussicht haben, ihren ganzen Bedarf von der Saar beziehen zu können, da die obgenannten französischen Gruben theils wegen ihrer geringern Qualität und theils wegen ihrer bedeutenden Förderungskosten diese Concurrenz der Saar-Kohlen nicht zu ertragen im Stande sein werden.

Dazu kommen nun noch die nicht unbedeutenden Quantitäten von Kohlen und Koaks, welche die badische Industrie von der Station Winden aus über Carlsruhe beziehen wird, die in Ettlingen, Gagenau, Pforzheim, sodann in den Eisenwerken des Oberlandes verbraucht werden und im geringsten Anschlage auf 500,000 Centner sich belaufen.

Fasst man dies Alles zusammen, so überzeugt man sich leicht, dass der Kohlen-Transport die ergiebigste Einnahmsquelle der Weissenburger Bahn bilden und den bezüglichen Ergebnissen der Ludwigsbahn nicht nachstehen wird.

Nehmen wir jedoch nur ein Transport-Quantum von 4 Millionen Ctr. Kohlen an, — was keineswegs als eine übertriebene Schätzung anzusehen ist, nachdem jetzt schon circa 6 Millionen Centner per Jahr auf der Pfälzischen Bahn befördert werden, — so entziffert dies nach den dermaligen Taxen der Pfälzischen Ludwigsbahn einen Ertrag von 280,000 fl.

Stellen wir nun die gewonnenen Resultate in ihren Minimal-Sätzen zusammen, so ergibt sich nachstehender **Voranschlag für die Gesammt-Einnahme der Pfälzischen Maximiliansbahn:**

| | | |
|---|---|---|
| vom Personentransporte . . . . . | 144,000 fl. | |
| vom Gütertransporte . . . . . . | 200,000 „ | |
| vom Kohlentransport . . . . . . | 280,000 „ | |
| Gesammt-Einnahme . . | 624,000 fl. | per Jahr. |
| Zieht man von dieser Brutto-Einnahme die Betriebskosten ab mit 33% rund zu . . . . . . . . . . . . | 200,000 fl. | |
| so ergiebt sich eine **reine Einnahme** von | 424,000 fl. | |

oder nahezu **10 Procent** von dem Anlage-Kapital ad 4,400,000 fl.

Erwägt man nun, dass nach den vorausgeschickten Erörterungen der Kohlentransport sich leicht auf 6 Millionen Centner erheben, der Güter- und Personen-Transport aber sich ebenfalls bedeutend steigern kann, so sieht man sich zu der Ansicht gedrängt, dass die Aussichten auf eine hohe Rente für die Pfälzische Maximiliansbahn günstiger, mindestens aber eben so günstig gestaltet sind, als für die Ludwigsbahn und dass daher in dieser Beziehung ein Bedenken gegen die Fusion eher auf Seite der Maximiliansbahn auftauchen könne.

Anderseits ist es aber nicht zu verkennen, dass auch die Ludwigsbahn von Eröffnung der Maximiliansbahn reichlichen Gewinn ziehen wird und endlich, dass beide Bahnen die erwarteten Vortheile nur dann gehörig auszunützen im Stande sein werden, wenn die Fusion die Möglichkeit an die Hand gibt, dass sich die vorhandenen Verkehrs-Elemente ungestört und unbehindert von formellen Schranken entwickeln können.

Ein weiterer Vortheil wird auch in der Verminderung der Verwaltungskosten für beide Bahnen, sowie in der vollständigeren Ausnützung des Materials gefunden werden müssen; denn es ist eine längst anerkannte Sache, dass die Ausgaben nicht in gleichem Verhältniss mit der Ausdehnung des Betriebes zunehmen.

Von welchem Gesichtspunkte man die Sache auch ansehen möge, — immerhin wird man finden, dass die Fusion eine nützliche und nothwendige Operation sei und der Verwaltungsrath hat es desshalb für seine Pflicht erachtet, die geeigneten

## Modalitäten

zur Durchführung dieser Maasregel aufzusuchen und zuständigen Ortes in Vorschlag zu bringen.

Wir erlauben uns nunmehr unsere Erwägungen über diesen Gegenstand, so wie den darauf gegründeten Antrag hier folgen zu lassen.

Es war nämlich hiebei die Aufgabe, eine gemeinschaftliche Grundlage für die Rechtsverhältnisse beider Gesellschaften zu

finden, welche als Ausgangspunkt für die beabsichtigte Vereinigung dienen konnte.

Diese Grundlage glauben wir im Wesentlichen durch die Aufstellung von nachfolgenden Punkten gefunden zu haben, nämlich:

1) dass die Zinsgarantie der Maximiliansbahn zu 4½ Procent in eine vierprocentige verwandelt und dem entsprechend die Aktie dieser Bahn in eine vierprocentige Aktie convertirt werde;
2) dass die Gewährschaftszeit mit dem daran geknüpften Einlösungsrechte des Staates und die Concessionsperiode der Pfälzischen Ludwigsbahn angesehen werde, erst mit der Betriebseröffnung der Maximiliansbahn zu beginnen und folgerichtig auch mit dem Ablaufe dieser Termine für die letztere Bahn zu endigen;
3) dass der bis zum 1. October 1856 erwachsene Reserve-Fond als ausschliessliches Eigenthum der Ludwigsbahn unter die Aktionäre dieser Bahn vertheilt werde.

Die Fusion schien uns so sehr im Interesse beider Gesellschaften zu liegen, dass wir mit Grund annehmen durften, die Aktionäre dieser Gesellschaften, — einmal gehörig aufgeklärt über den wahren Stand der Sache, — würden unseren bezüglichen Vorschlägen keine erheblichen Einwendungen entgegenstellen.

Bevor wir indess dieserhalb eine Vorlage an die Generalversammlungen beider Gesellschaften richten konnten, glaubten wir vor Allem der Zustimmung der kgl. b. Staatsregierung zu unserem Fusions-Projekte uns versichern und insbesondere die vorläufige Gutheissung der dessfalls beantragten Modalitäten erwirken zu müssen. Die allgemeinen staatswirthschaftlichen Vortheile, welche die Fusion beider Gesellschaften zur Folge hat, sind indessen so augenfällig, dass wir an einer unsern Anträgen günstigen Auffassung und Entscheidung der kgl. bayer. Regierung nicht zweifeln konnten.

Alle Motive, welche die k. Staats-Regierung seiner Zeit

bestimmt haben, in der Concessions-Urkunde der Maximilians-Bahn eine einheitliche Administration beider Gesellschaften zur Bedingung zu machen, mussten hiebei in erhöhtem Maasse sich geltend machen und zur Ueberzeugung führen, dass die Intention, welche bei jener Bestimmung obwaltete, am sichersten durch die Fusion erreicht werde.

Existirt in der Pfalz nur **eine** Bahngesellschaft, so ist die Gefahr einer Collision der Interessen und einer Störung oder gar einer Aufhebung der einheitlichen Verwaltung gänzlich beseitigt; der Verkehr wird mit Vermeidung aller nachtheiligen Einflüsse einer Concurrenz-Route lediglich nach den Bedürfnissen des Handels regulirt; unnöthige Verwaltungs- und Betriebskosten fallen hinweg und eine Sicherheit und Stetigkeit des Dienstes wird erzielt, welche ausserdem in keiner Weise erreicht werden kann.

Ein finanzieller Vortheil des Staates, der indess bei der glänzenden Rentabilität beider Bahnen nicht allzuhoch anzuschlagen sein dürfte, muss gleichwohl erwähnt werden.

Es ist dies einmal die positive Herabminderung der Zinsgarantie für die Maximiliansbahn um ½ Procent und die daran geknüpfte Convertirung der Aktien dieser Bahn in vierprocentige Aktien; dann aber die Beschränkung des Falles, in Folge der Zinsengarantie Zuschüsse leisten zu müssen, auf ganz ausserordentliche Ereignisse.

Alle diese Vortheile, welche durch die Fusion dem Staate zufallen, liessen uns hoffen, dass die kgl. Staats-Regierung unsere Anträge bezüglich der Gewährschaftszeit, des Einlösungsrechtes des Staates und der auf 6 Jahre verlängerten Concessions-Dauer der Pfälzischen Ludwigsbahn, sowie bezüglich des Reservefonds gerechtfertigt halten und uns ermächtigen werde, den beiden Generalversammlungen unsere Vorschläge über die gänzliche Vereinigung der Maximiliansbahn mit der Ludwigsbahn stellen zu dürfen.

Diese Hoffnung ist nicht getäuscht worden; denn unterm

24. August d. J. wurde uns von k. Regierung ein Erlass des k. b. Staatsministeriums der Finanzen, dann des Handels und der öffentlichen Arbeiten zugestellt, wonach

> „Seine Majestät der König allerhöchst Ihre Bereit-„willigkeit auszusprechen geruhten, dem Antrage des „Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen vom „12. März 1855 wegen Vereinigung der Pfälzischen „Maximilians- und Ludwigsbahn für den Fall der Zu-„stimmung der Generalversammlung der Aktionäre zu „diesem Antrage sowie des Zustandekommens des er-„forderlichen Gesetzes die allerhöchste Genehmigung „zu ertheilen“ —

in nachfolgender Fassung:

# Antrag

des

## Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen

über

# die Fusion der Maximiliansbahn mit der Ludwigsbahn.

---

### Art. I.

Die gänzliche Vereinigung der Maximiliansbahn mit der Ludwigsbahn tritt mit der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnlinie von Neustadt nach Weissenburg, sonach mit dem Beginne der concessionsmässigen Garantie-Zeit der Maximiliansbahn in's Leben.

### Art. II.

Durch diese Vereinigung wird die Maximiliansbahn ein integrirender Bestandtheil der Pfälzischen Ludwigsbahn, welcher sie mit ihrem gesammten Bau- und Einrichtungskapital und Inventare einverleibt wird.

Auch fliessen von diesem Zeitpunkte an alle Einnahmen in die gemeinsame Hauptkasse, so wie alle Ausgaben ebenfalls von ihr bestritten werden.

## Art. III.

Für den Betrieb wird keine gesonderte Rechnung geführt; für die Bauausgaben aber soll bis zur gänzlichen Vollendung der Maximiliansbahn eine ausgeschiedene Rechnung gehalten werden.

## Art. IV.

Sollte vor der Eröffnung der ganzen Bahn von Neustadt nach Weissenburg eine partielle Betriebseröffnung stattfinden, so übernimmt die Ludwigsbahn die Ausführung dieses Betriebes gegen Ueberlassung der Einnahmen.

## Art. V.

Mit der Betriebseröffnung der Pfälzischen Maximiliansbahn, das ist dem Zeitpunkte, wo die Vergütung der Zinsen von $4\frac{1}{2}$ Procent a conto des Baukapitals aufhört, übernimmt die Pfälzische Ludwigsbahn die Zahlung der $4\frac{1}{2}$ Procent Zinsen an die Aktionäre der Maximiliansbahn und trägt dieselben bis zum Schlusse des Betriebjahres $18^{55}/_{56}$.

## Art. VI.

Mit dem zweiten Betriebsjahre, das ist für das Jahr $18^{56}/_{57}$ werden die Aktien der Pfälzischen Maximiliansbahn in vierprocentige Aktien convertirt, welche nach Form und Inhalt mit den Aktien der Ludwigsbahn übereinstimmen sollen; nur wird in Rücksicht auf die Bestätigungsakte der Maximiliansbahn Ziffer 3. lit. e, welche den Bankhäusern M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M. und W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim die Einlösung der Coupon's garantirt hat, eine dieser Bestimmung entsprechende Bemerkung auf den betreffenden Documenten hinzugefügt werden.

Diese Aktien berechtigen alsdann nach Maassgabe des §. 30 der Satzungen zum gleichmässigen Bezug der Dividende der Gesammtbahn vom Jahre $18^{56}/_{57}$ anfangend.

## Art. VII.

Dagegen verzichten die Aktionäre der Maximiliansbahn von dem Jahre $18^{56}/_{57}$ anfangend auf die höhere Zinsgarantie von ½ Procent und begnügen sich mit der der Ludwigsbahn eingeräumten Gewährleistung von 4 Procent.

## Art. VIII.

Die Gewährschaftszeit mit dem daran geknüpften Einlösungsrechte des Staates, sowie die Concessionsperiode für die Pfälzische Ludwigsbahn hat mit dem Eröffnungstage der Maximiliansbahn zu beginnen und endigt auch erst mit den für die Maximiliansbahn concessionsmässig festgesetzten Terminen.

## Art. IX.

Der bis zum 1. October 1855 erwachsene Reservefond verbleibt den Aktionären der Pfälzischen Ludwigsbahn.

Zur wirklichen Vertheilung darf derselbe jedoch in so lange nicht verwendet werden, bis durch die späteren, satzungsgemässen Zuschüsse der vereinigten Bahnen ein Reservefond von gleichem Betrage sich gebildet haben wird.

Die Auszahlung an die Aktionäre soll dagegen nach erfolgter Rechtsbeständigkeit der Fusion mit der nächsten Dividende vorschussweise geleistet werden.

---

Der Art. IX. hatte ursprünglich eine andere Fassung. Die k. Staatsregierung hat nemlich ihrer Genehmigung die Bedingung beigefügt, dass lediglich der bis 1. October 1855

erwachsene Reservefond den Aktionären der Pfälzischen Ludwigsbahn zu verbleiben und die wirkliche Vertheilung desselben erst dann stattzufinden habe, wenn sich für die vereinigte Bahn ein Reservefond in gleichem Betrage gebildet haben werde.

Der erste Theil dieser Bestimmung kann kein wesentliches Bedenken erregen, indem es einerseits als billig angesehen werden muss, wenn mit dem Beginn der Fusion auch die Gemeinschaftlichkeit des Reservefonds anfängt, anderseits aber zu bedenken ist, dass die Zuschüsse an den Reservefond von den folgenden Jahren den Aktionären beider Gesellschaften unverloren bleiben.

Der zweite Theil der Verfügung kann auf die in der neuen Fassung des Art. IX. angedeutete Weise leicht beseitigt werden, ohne dass der Absicht des Staates in irgend einer Weise zu nahe getreten würde.

Der Reservefond bleibt unangetastet bis durch die späteren Einschüsse ein gleicher Betrag angewachsen ist und dient sonach für alle Eventualitäten als satzungsmässige Sicherheit.

Die vorschussweise Auszahlung an die Aktionäre gefährdet bei den stets vorhanden liegenden Betriebs-Ueberschüssen aber weder die Rechte des Staates, noch die der Gesellschaft und kann um so unbedenklicher stattfinden, als der Rückersatz durch die Zuschüsse der zwei folgenden Jahre sicher gestellt erscheint und der Gesellschaft nicht einmal ein Zinsverlust erwächst, indem die Zinsen des Reservefonds, welche ohnehin satzungsgemäss dem Betriebe zufallen, hiefür eine vollständige Ausgleichung gewähren.

---

Werfen wir nun noch einen prüfenden Rückblick auf das hieroben vorgetragene reichliche Material zur Beurtheilung der Fusionsfrage vom isolirten Standpunkte der betheiligten Gesellschaften, so ergibt sich nachfolgendes

# Resumé.

## 1. Interesse der Maximiliansbahn.

Die Aktionäre dieser Bahn könnten durch die in gegenwärtigem Berichte entwickelte Ansicht über die Ertragsfähigkeit derselben etwa zu nachstehendem Einwand veranlasst werden:

„Wir vernehmen, dass unserer Bahn eine glänzende Zukunft bevorsteht; unsere Rente wird mindestens so reich ausfallen, wie diejenige der Ludwigsbahn. Wir besitzen eine bessere Zinsgarantie, — warum sollen wir diese aufgeben und den Bexbacher Aktionär an unseren guten Renten participiren lassen?"

Die einfache Antwort hierauf ist: Weil die ganze Prosperität der Maximiliansbahn durch die thätige Mitwirkung der Ludwigsbahn bedingt ist, in welche sie einmündet. Wird sich die Maximiliansbahn den billigen Anforderungen der Ludwigsbahn nicht fügen, so steht es in der Gewalt der Letzteren, der Maximiliansbahn solche Schwierigkeiten in den Weg zu legen, welche die Zukunft dieser Bahn in hohem Maasse benachtheiligen könnten.

Es steht hiernach fest, dass die Prosperität der Maximiliansbahn wesentlich in der Hand der Ludwigsbahn liegt und es muss daher die erste Sorge des Maxbahn-Aktionärs sein, mit der Ludwigsbahn einig zu gehen.

Schon bei der Einmündung in den Bahnhof Neustadt und der Mitbenützung dieses Bahnhofes könnten von Seite der Ludwigsbahn solche Hindernisse entgegengestellt werden, welche der Maxbahn beträchtliche Opfer auferlegen und jedenfalls deren Ertragsfähigkeit herabmindern könnten.

So sicher es ist, dass die Ludwigsbahn sich ohne die Maximiliansbahn rentirt, so sicher erscheint es uns auch, dass sich die Maximiliansbahn ohne die Ludwigsbahn nicht rentiren könne.

Der Maxbahn-Aktionär wird daher die gründliche Besei-

tigung aller dieser Schwierigkeiten und Hemmnisse für alle Zeiten nicht zu hoch erkaufen, wenn er für das erste Betriebsjahr sich mit einem Zinse von 4 $1/2$ Procent begnügt und wenn er unter Aufgabe des $1/2$ Procent plus seiner Zinsgarantie sich mit der Ludwigsbahn gänzlich vereinigt.

## 2. Interesse der Ludwigsbahn.

Die Ludwigsbahn wird durch die Annahme der Fusion ein gutes Geschäft machen; sie wird eine Bahnstrecke von 6 Meilen als integrirenden Bestandtheil sich incorporiren, welche sowohl durch ihren Local-Verkehr, als auch durch die ihr zufallenden internationalen Transporte ein reiches Erträgniss liefern, das die Rente der Ludwigsbahn ohne Zweifel erhöhen wird.

Die Ludwigsbahn kann daher unter allen Umständen nur gewinnen und wenn auch das erste Jahr die Rente der Neustadt-Weissenburger Strecke nicht so belangreich sein sollte, so wird sie doch jedenfalls ihren Zinsbedarf decken und selbst noch einen Ueberschuss liefern.

Berechnet man aber die Vortheile, welche die von der k. Staatsregierung bereits zugesagte Ausdehnung der Concessions-Dauer und des Einlösungs-Termines auf 6 Jahre dem Aktionär der Ludwigsbahn gewähren, so muss jeder Zweifel an der Nützlichkeit der Fusion schwinden und die Ueberzeugung sich feststellen, dass die Ablehnung derselben die Interessen der Ludwigsbahn in hohem Maasse beeinträchtigen würde.

Wenn die Generalversammlungen vom 17. October d. J. unsere Anträge über die Fusion genehmigen werden, so erübrigt alsdann nur noch die Zustimmung der beiden Kammern des bayerischen Landtages.

Wir zweifeln indess nicht, dass diese Zustimmung erfolgen werde, da sich die Fusion, vom Standpunkt der staatswirthschaftlichen Interessen betrachtet, unbedingt empfiehlt.

In der Concessionsurkunde der Maximiliansbahn Ziff. 2 ist bereits ausgesprochen, dass eine einheitliche Administration für beide Bahnen bestehen müsse, offenbar weil das Land vor der Calamität zweier Bahnverwaltungen mit getrennten Interessen bewahrt werden sollte.

Wenn nun Verhältnisse eintreten, welche diese einheitliche Administration in Frage stellen, wenn, wie oben gezeigt, eine Collision der Interessen und Pflichten die gemeinschaftliche Leitung des Betriebes unmöglich macht, so dürfte es zur Vermeidung von ernsten Zerwürfnissen und Nachtheilen für den Handel und öffentlichen Verkehr, im direkten Staatsinteresse liegen, das Zustandekommen einer Vereinigung beider Gesellschaften in jeder Weise zu begünstigen.

Ludwigshafen im September 1855.

**Der Verwaltungsrath — Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.**